01000582903960008

ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ Αρ. Φύλλου 58

23 Μαρτίου 1996

(Το παρόν ΦΕΚ αποτελεί ορθή επανεκτύπωση του ήδη κυκλοφορούντος ταυταρίθμου λόγω σφαλμάτων κατά την αρχική εκτύπωση)

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΠΡΑΞΕΙΣ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟΥ

ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΣΦΑΛΜΑΤΩΝ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΑ ΔΙΑΤΑΓΜΑΤΑ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 73 (1)

Περί παρατάσεως της προθεσμίας της παραγράφου 6 του άρθρου 10 του Νομοθετικού Διατάγματος 3082/1954 «Περί τροποποιήσεως και συμπληρώσεως διατάξεων τινών περί συμβολαιογράφων» (ΦΕΚ 86/Α΄/3.7.1986).

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1) Την παράγραφο 3 του άρθρου 6 του Νόμου 1609/1986 (ΦΕΚ 86/Α΄/3.7.1986) «Περί τεχνικής διακοπής της εγκυμοσύνης και προστασίας της υγείας της γυναίκας και άλλες διατάξεις».

2) Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού και

3) Την αριθ. 93/1996 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας Με πρόταση του Υπουργού Δικαιοσύνης, αποφασίζουμε:

Άρθρο μόνο

1. Η προθεσμία της παραγράφου 6 του άρθρου 10 του Ν.Δ. 3082/1954 (Α΄ 257) που έχει παραταθεί μέχρι την 31 Μαρτίου 1996 με το Π.Δ. 99/1995 (Α΄ 61) παρατείνεται για ένα (1) ακόμη έτος από τη λήξη της, δηλαδή μέχρι 31 Μαρτίου 1997.

2. Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από 31 Μαρτίου 1996.

Στον Υπουργό Δικαιοσύνης αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος Διατάγματος.

Αθήνα, 28 Μαρτίου 1996

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

Ο ΥΠΟΥΡΓΟΣ ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ
ΕΥΑΓΓΕΛΟΣ ΒΕΝΙΖΕΛΟΣ

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘ. 74 (2)

Κύρωση Κεφαλαίων ΙΧ, Χ, και ΧΙ της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα,1974, όπως αυτά υιοθετήθηκαν την 24 Μαΐου 1994 με την Απόφαση 1/94 της Διάσκεψης των Συμβαλλομένων στην Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974, Κρατών».

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

Έχοντας υπόψη:

1. Το άρθρο 12 παρ. 2 του ν. 1045/1980 (Α 95) «περί κυρώσεως της υπογραφείσης εις Λονδίνο Διεθνούς Συμβάσεως «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση 1974 (ΠΑΑΖΕΘ 74) και περί τινών άλλων συναφών διατάξεων».

2. Τις διατάξεις του άρθρου 36 του π.δ. 259/1988 (Α 117) «Οργανισμός Υπουργείου Εμπορικής Ναυτιλίας».

3. Την Απόφαση 1/94 της Διάσκεψης των Συμβαλλομένων στην Διεθνή Σύμβαση για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974, Κρατών, με την οποία την

24 Μαΐου 1994 υιοθετήθηκαν τα νέα Κεφάλαια IX, X και XI της ΠΑΑΖΕΘ 74 από τα οποία το X και XI θα τεθούν διεθνώς σε ισχύ την 1.1.1996 και το IX την 1.7.1998.

4. Το άρθρο 29 Α του ν. 1558/85 (Α 137) «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά όργανα» όπως προστέθηκε με το άρθρο 27 του ν. 2081/92 (Α 154).

5. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος διατάγματος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του Κρατικού Προϋπολογισμού.

6. Την αριθ. 322/02.11.95 γνωμοδότηση του Συμβουλίου Εμπορικού Ναυτικού.

7. Την αριθ. 693/19.2.95 γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση των Υπουργών Εξωτερικών και Εμπορικής Ναυτιλίας, αποφασίζουμε:

Άρθρο πρώτο 1

Στη Διεθνή Σύμβαση «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση 1974» (ΠΑΑΖΕΘ 74) που κυρώθηκε με το Ν. 1045/1980 (Α 95) και τροποποιήθηκε με το Ν. 1159/1981 (Α 143), το Π.Δ. 541/1984 (Α 198), το Π.Δ. 126/1987 (Α 70), το Π.Δ. 441/1989 (Α 191), το Π.Δ. 131/1990 (Α 52), το Π.Δ. 474/1991 (Α 175), το Ν. 2013/1992 (Α 28), το Π.Δ. 415/1993 (Α 175), το Π.Δ. 418/1993 (Α 177), το Π.Δ. 419/1993 (Α 178), το Π.Δ. 41/1994 (Α 31). το Ν.2208/1994 (Α 71), το Π.Δ. 323/94 (173 Α) και το Π.Δ. 136/1995 (Α 84) κυρώνονται τα νέα Κεφάλαια IX, X και XI που υιοθετήθηκαν την 24 Μαίου 1994 με την απόφαση 1/94 της Διάσκεψης των Συμβαλλομένων Κρατών στην εν λόγω Διεθνή Σύμβαση.

2. Τα κείμενα των νέων αυτών Κεφαλαίων της Διεθνούς Σύμβασης «περί ασφαλείας της ανθρωπίνης ζωής εν θαλάσση 1974» (ΠΑΑΖΕΘ 74) σε πρωτότυπο στην Αγγλική και σε μετάφραση στην Ελληνική γλώσσα, παρατίθενται ως ΜΕΡΟΣ Α και Β αντίστοιχα στο παρόν διάταγμα.

3. Σε περίπτωση σύγκρουσης του Αγγλικού και του Ελληνικού κειμένου των Κεφαλαίων που κυρώνονται με το διάταγμα αυτό, κατισχύει το Αγγλικό.

ΜΕΡΟΣ Α

RESOLUTION 1
OF THE CONFERENCE OF CONTRACTING GOVERNMENTS TO THE INTERNATIONAL CONVEN TION
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974
(ADOPTED ON 24 MAY 1994).
ADOPTION OF AMENDMENTS TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974.
THE CONFERENCE

RECALLING article VIII (c) of the International Convention for the Safety of Life at Sea, 1974 (hereinafter referred to as «the Convention») concerning the procedure for amending the Convention by a Conference of Contracting Governments.

HAVING CONSIDERED amendments to the Annex to the Convention proposed and circulated to the Members of the Organization and to all Contracting Governments to the Convention.

1. ADOPTS, in accordance with article VIII (c) (ii) of the Convention, amendments to the Annex to the Convention, the texts of which are given in the Annexes to the present resolution;

2. DETERMINES, in accordance with article VIII (b) (vi) (2) (bb) of the Convention, that:

(a) the amendments set out in Annex 1 shall be deemed to have been accepted on 1 July 1995: and

(b) the amendments set out in Annex 2 shall be deemed to have been accepted on 1 January 1998,

unless, prior to these dates, more than one third of Contracting Governments to the Convention or Contracting Governments the combined merchand fleets of which constitute not less than fifty per cent of the gross tonnage of the world's merchant fleet, have notified their objections to the amendments;

3. INVITES Contracting Governments to note that, in accordance with article VIII (b) (vii) (2) of the Convention;

(a) the amendments set out in Annex 1 shall enter into force on 1 January 1996; and

(b) the amendments set out in Annex 2 shall enter into force on 1 July 1998.

upon their acceptance in accordance with paragraph 2 above.

ANNEX 1

ADDITION OF NEW CHAPTERS X AND XI TO
AND AMENDMENTS TO THE APPENDIX TO
THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION
FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974.

1. The following new chapter X is adeed to the Annex:

«CHAPTER X

SAFETY MEASURES FOR HIGH SPEED CRAFT

Regulation 1

Definitions

For the purpose of this chapter:

1. «High Speed Craft Code (HSC Code)» means the International Code of Safety for High Speed Craft adopted by the Maritime Safety Committee of the Organization by resolution MSC.36 (63) as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I.

2 «High speed craft» is a craft capable of a maximum speed in metres per second (m/s) equal to or exceeding:

3.7 V 0.1667

where V = displacement corresponding to the design waterline (m 3).

3 «Craft constructed» means a craft the keel of which is laid or which is at a similar stage of construction.

4 «Similar stage of construction» means a stage at which:

.1 construction identifiable with a specific craft begins; and

.2 assebly of that craft has commenced comprising at least 50 tonnes or 1% of the estimated mass of all structural material, whichever is the less.

Regulation 2

Application

1. This chapter applies to high speed craft constructed on or after 1 January 1996, as follows:

.1 passenger craft which do not procced in the cource of

their voyage more than 4 h at operational speed from a place of refuge when fully laden; and

.2 cargo craft of 500 gross tonnage and upwards which do not proceed in the course of their voyage more than 8 h at operational speed from a place of refuge when fully laden.

2. Any craft, irrespective of the date of construction, which undergoes repairs, alterations, modifications and outfitting related thereto shall continue to comply with at least the requirements previously applicable to the craft. Such a craft if constructed before 1 January 1996, shall, as a rule, comply with the requirements for a craft constructed on or after that date to at least the same extent as it did before undergoing such repairs,alterations, modifications or outfitting. Repairs, alterations and modifications of a major character, and outfitting related thereto, shall meet the requirements for a craft constructed on or after 1 January 1996 in so far as the Administration deems reasonable and practicable.

Regulation 3

Requirements for high speed craft

1. Notwithstanding the provisions of chapters I to IV and regulation V/12, a high speed craft which complies with the requirements of the High Speed Craft Code in its entirety and which has been surveyed and certified as provided for in that Code shall be deemed to have complied with the requirements of chapters I to IV and regulation V/12. For the purpose of this regulation, the requirements of the Code shall be treated as mandatory.

2. The certificates and permits issued under the High Speed Craft Code shall have the same force and the same recognition as the certificates issued under chapter I.»

2. The following new chapter XI is added to the Annex:

«CHAPTER XI»

SPECIAL MEASURES TO ENHANCE MARITIME SAFETY

Regulation 1

Authorization of recognized organizations

Organizations reffered to in regulation I/6 shall comply with the guidelines developed by the organization*

* Refer to the Guidelines for the Authorization of Organizations Acting on Behalf of the Administration, adopted by the Organization by resolution A.739 (18).

Regulation 2

Enhanced surveys

Bulk carriers as defined in regulation IX/1.6 and oil tankers as defined in regulation II–1/2.12 shall be subject to an enhanced programme of incpections in accordance with the guidelines adopted by the Assembly of the organization by resolution A.744 (18), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I.

Regulation 3

Ship indentification number

1. This regulation applies to all passenger ships of 100 gross tonnage and upwards and to all cargo ships of 300 gross tonnage and upwards.

2. Every ship shall be provided with an identification number which conforms to the IMO ship identification number scheme adopted by the Organization.*

3. The ships identification number shall be inserted on the certificates and certified copies thereof issued under regulation I/12 or regulation I/13.

4. For ships constructed before 1 January 1996, this regulation shall take effect when a certificate is renewed on or after 1 January 1996.

Regulation 4

Port State control on operational requirements**

1. A ship when in a port of another Contracting Government is subject to control by officers duly authorized by such Government concerning operational reguirements in respect of the safety of ships,when there are clear grounds for believing that the master or crew are not familiar with essential shipboard procedures relating to the safety of ships.

2. In the circumstances defined in paragraph 1 of this regulation, the Contracting Government carrying out the control shall take such steps as will ensure that the ship shall not sail until the situation has been brought to order in accordance with the requirements of the present Convention.

* Refer to the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by resolution A.600 (15).

** Refer to the procedures for the Control of Operational Requirements Related to the Safety of Ships and Pollution Prevention , adopted by the Organization by resolution A.742 (18).

3. Procedures relating to the port State control prescribed in regulation I/19 shall apply to this regulation.

4. Nothing in the present regulation shall be construed to limit the rights and obligations of a Contracting Government carrying out control over operational requirements specifically provided for in the regulations».

3 Amendments to the appendix to the Annex:

1 Form of Safety Certificate for Passenger Ships

PASSENGER SHIP SAFETY CERTIFICATE

The text of footnote 3 is replaced by the following:

«In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by resolution A.600 (15)».

.2 Form of Safety Construction Certificate for Cargo Ships.

CARGO SHIP SAFETY CONSTRUCTION CERTIFICATE

The text of footnote 3 is replaced by the following:

«In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by resolution A. 600 (15)».

.3 Form of Safety Equipment Certificate for Cargo Ships.

CARGO SHIP SAFETY EQUIPMENT CERTIFICATE

The text of footnote 3 is replaced by the following:

«In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by resolution A.600 (15)».

.4 Form of Safety Radio Certificate for Cargo Ships.

CARGO SHIP SAFETY RADIO CERTIFICATE

The text of footnote 2 is replaced by the following:

«In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by resolution A.600 (15)».

.5 Form of Exemption Certificate.

EXEMPTION CERTIFICATE

The text of footnote 2 is replaced by the following:

«In accordance with the IMO Ship Identification Number Scheme, adopted by the Organization by resolution A.600 (15)».

ANNEX 2

ADDITION OF A NEW CHAPTER IX TO THE ANNEX TO THE INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE SAFETY OF LIFE AT SEA, 1974

The following new chapter IX is added to the Annex:

«CHAPTER IX

MANAGEMENT FOR THE SAFE OPERATION OF SHIPS

Regulation 1

Definitions

For the purpose of this chapter, unless expressly provided otherwise:

1. «International Safety Management (ISM) Code» means the International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention adopted by the Organization by resolution A.741 (18), as may be amended by the Organization, provided that such amendments are adopted, brought into force and take effect in accordance with the provisions of article VIII of the present Convention concerning the amendment procedures applicable to the Annex other than chapter I.

2. «Company» means the owner of the ship or any other organization or person such as the manager, or the bareboat charterer, who has assumed the responsibility for operation of the ship from the owner of the ship and who on assuming such responsibility has agreed to take over all the duties and responsibilities imposed by the International Safety Management Code.

3. «Oil tanker» means an oil tanker as defined in regulation II–1/2.12.

4. «Chemical tanker» means a chemical tanker as defined in regulation VII/8.2.

5. «Gas carrier» means a gas carrier as defined in regulation VII/11.2.

6. «Bulk carrier» means a ship which is constructed generally with single deck, top–side tanks and hopper side tanks in cargo spaces, and is intended primarily to carry dry cargo in bulk, and includes such types as ore carriers and combination carriers.

7. «Mobile offshore drilling unit (MODU)» means a vessel capable of engaging in drilling operations for the exploration for or exploitation of resources beneath the sea–bed such as liquid or gaseous hydrocarbons, sulphur or salt.

8. «High speed craft» means a craft as defined in regulation X/1.2.

Regulation 2

Application

1. This chapter applies to ships, regardless of the date of construction, asfollows:

.1 passenger ships including passenger high speed craft, not later than 1 July 1998:

.2 oil tankers, chemical tankers, gas carriers, bulk carriers and cargo high speed craft of 500 gross tonnage and upwards, not later than 1 July 1998; and

.3 other cargo ships and mobile offshore drilling units of 500 gross tonnage and upwards, not later than 1 July 2002.

2. This chapter does not apply to government–operated ships used for non–commercial purposes.

Regulation 3

Safety management requirements

1. The company and the ship shall comply with the requirements of the International Safety Management Code.

2. The ship shall be operated by a company holding a Document of Compliance referred to in regulation 4.

Regulation 4

Certification

1. A Document of Compliance shall be issued to every company which complies with the requirements of the International Safety Management Code. This document shall be issued by the Administration, by an organization recognized by the Administration, or at the request of the Administration by another Contracting Government.

2. A copy of the Document of Compliance shall be kept on board the ship in order that the master can produce it on request for verification.

3. A Certificate, called a Safety Management Certificate, shall be issued to every ship by the Administration or an organization recognized by the Administration. The Administration or organization recognized by it shall, before issuing the Safety Management Certificate, verify that the company and its shipboard management operate in accordance with the approved safety management system.

Regulation 5

Maintenance of conditions

The safety management system shall be maintained in accordance with the provisions of the International Safety Management Code.

Regulation 6

Verification and control

1. The Administration, another Contracting Government at the request of the Administration or an organization recognized by the Administration shall periodically verify the proper functioning of the ship's safety management system.

2. Subject to the provisions of paragraph 3 of this regulation, a ship required to hold a certificate issued pursuant to the provisions of regulation 4.3 shall be subject to control in accordance with the provisions of regulation XI/4. For this purpose such certificate shall be treated as a certificate issued under regulation I/12 or I/13.

3. In cases of change of flag State or company, special transitional arrangements shall be made in accordance with the guidelines developed by the Organization.*»

* Refer to the Guidelines on the Implementation of the ISM Code by Administrations, to be adopted by the Organization.

ΜΕΡΟΣ Β

ΑΠΟΦΑΣΗ 1

Της διάσκεψης συμβαλλομένων κρατών μελών της διεθνούς σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974, που υιοθετήθηκε στις 24 Μαΐου 1994. Υιοθέτηση τροποποιήσεων στο Παράρτημα της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974.

Η Διάσκεψη,

Έχοντας υπόψιν:

Το άρθρο VIII (γ) της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974 (η οποία θα αναφέρεται στη συνέχεια «η Σύμβαση»), που αφορά στη διαδικασία τροποποίησης της Σύμβασης από Διάσκεψη Συμβαλλομένων Κρατών Μελών,

Αφού εξέτασε τις τροποποιήσεις στο Παράρτημα της Σύμβασης, οι οποίες προτάθηκαν και κυκλοφόρησαν στα Μέλη του Οργανισμού και προς όλα τα Συμβαλλόμενα Κράτη Μέλη της Σύμβασης,

1. ΥΙΟΘΕΤΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII (γ) (ii) της Σύμβασης, τροποποιήσεις στο Παράρτημα της Σύμβασης, τα κείμενα των οποίων παρατίθενται στα Παραρτήματα της παρούσης απόφασης,

2. ΚΑΘΟΡΙΖΕΙ, σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (vι) (2) (ββ) της Σύμβασης ότι:

(α) οι τροποποιήσεις που παρατίθενται στο Παράρτημα 1 θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 1η Ιουλίου 1995, και,

(β) οι τροποποιήσεις που παρατίθενται στο Παράρτημα 2 θα θεωρούνται ότι έχουν γίνει αποδεκτές την 1η Ιανουαρίου 1998, εκτός εάν, πριν από τις ημερομηνίες αυτές περισσότερα από το ένα τρίτο (1/3) των Συμβαλλομένων Κρατών Μελών της Σύμβασης ή Συμβαλλόμενα Κράτη Μέλη, των οποίων το άθροισμα των εμπορικών τους στόλων αποτελεί τουλάχιστον το 50% της ολικής χωρητικότητος του παγκοσμίου εμπορικού στόλου, έχουν γνωστοποιήσει τις αντιρρήσεις τους γιά τις τροποποιήσεις.

3. ΚΑΛΕΙ τα συμβαλλόμενα Κράτη Μέλη να σημειώσουν ότι σύμφωνα με το άρθρο VIII (β) (vii) (2) της Σύμβασης:

(α) οι τροποποιήσεις που παρατίθενται στο Παράρτημα 1 θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιανουαρίου 1996 και

(β) οι τροποποιήσεις που παρατίθενται στο Παράρτημα 2 θα τεθούν σε ισχύ την 1η Ιουλίου 1998, εφόσον γίνουν αποδεκτές, σύμφωνα με την παραπάνω παράγραφο 2.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 1

Προσθήκη νέων κεφαλαίων Χ και ΧΙ στο Παράρτημα και τροποποιήσεις στο Προσάρτημα του Παραρτήματος της Διεθνούς Σύμβασης για την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα, 1974.

1. Το ακόλουθο νέο κεφάλαιο προστίθεται στο Παράρτημα:

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ Χ

ΜΕΤΡΑ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΤΑΧΥΠΛΟΩΝ ΣΚΑΦΩΝ

Κανονισμός 1

Ορισμοί

Για το σκοπό του κεφαλαίου αυτού:

1.» Κώδικας Ταχυπλόων Σκαφών (HSC Code)» νοείται ο Διεθνής Κώδικας Ασφαλείας Ταχυπλόων Σκαφών που υιοθετήθηκε από την Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας του Οργανισμού με την απόφαση MSC 36 (63), όπως μπορεί να τροποποιηθεί από τον Οργανισμό με την προϋπόθεση ότι οι τροποποιήσεις αυτές υιοθετούνται, τίθενται σε ισχύ και εφαρμόζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου VIII της παρούσας Σύμβασης που αφορούν στις διαδικασίες τροποποίησης που έχουν εφαρμογή στο Παράρτημα εκτός από το Κεφαλαίο 1.

2.«Ταχύπλοο Σκάφος» είναι το σκάφος που έχει δυνατότητα να αναπτύξει μέγιστη ταχύτητα σε μέτρα ανά δευτερόλεπτο (m/s) ίση ή μεγαλύτερη από:

$3.7 * V^{0},1667$

όπου V = εκτόπισμα που αντιστοιχεί στην ίσαλο γραμμή σχεδίασης του σκάφους (κυβικά μέτρα).

3.«Σκάφος που έχει κατασκευστεί» σημαίνει σκάφος που η τρόπιδά του έχει τοποθετηθεί ή βρίσκεται σε παρόμοιο στάδιο κατασκευής.

4.«Παρόμοιο Στάδιο Κατασκευής» σημαίνει το στάδιο κατά το οποίο:

(1) αρχίζει η κατασκευή που χαρακτηρίζει συγκεκριμένο σκάφος, και (2) η συναρμολόγηση του σκάφους αυτού έχει αρχίσει περιλαμβάνοντας τουλάχιστον 50 τόννους ή 1% της προβλεπόμενης μάζας όλων των κατασκευαστικών υλικών, οποιοδήποτε είναι μικρότερο.

Κανονισμός 2

Εφαρμογή

1. Αυτό το κεφάλαιο έχει εφαρμογή στα ταχύπλοα σκάφη τα οποία έχουν κατασκευασθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1996, ως εξής:

(1) επιβατηγά σκάφη τα οποία δεν απομακρύνονται κατά τη διάρκεια του πλου τους περισσότερο από 4 ώρες από τόπο καταφυγής με ταχύτητα λειτουργίας με πλήρες φορτίο και (2) φορτηγά σκάφη 500 κοχ και άνω τα οποία δεν απομακρύνονται κατά την διάρκεια του πλου τους περισσότερο από 8 ώρες από τόπο καταφυγής με ταχύτητα λειτουργίας με πλήρες φορτίο.

2. Οποιοδήποτε σκάφος ανεξάρτητα από την ημερομηνία κατασκευής του, στο οποίο εκτελούνται επισκευές, μετασκευές μετατροπές, και σχετικοί εξοπλισμοί πρέπει να συνεχίζει να συμμορφώνεται τουλάχιστον με τις απαιτήσεις που προηγουμένως είχαν εφαρμογή στο σκάφος αυτό. Ένα τέτοιο σκάφος, αν έχει κατασκευασθεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 1996, πρέπει κατά κανόνα να συμμορφώνεται, με τις απαιτήσεις για σκάφος που έχει κατασκευασθεί την ή μετά την ημερομηνία αυτή, στην ίδια τουλάχιστον έκταση που συμμορφωνόταν πριν υποστεί τέτοιες επισκευές, μετασκευές, μετατροπές, ή εξοπλισμούς. Επισκευές, μετασκευές και μετατροπές ευρείας έκτασης και σχετικοί εξοπλισμοί πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις για σκάφος που έχει κατασκευασθεί την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1996, σε τόση έκταση όση η Αρχή κρίνει λογική και πρακτική.

Κανονισμός 3

Απαιτήσεις γιά ταχύπλοα σκάφη

1. Παρά τις διατάξεις των κεφαλαίων Ι έως IV και του κανονισμού V/12, ένα ταχύπλοο σκάφος που συμμορφώνεται καθ' ολοκληρία με τις απαιτήσεις του Κώδικα Ταχυπλόων Σκαφών και που έχει επιθεωρηθεί και εφοδιασθεί με πιστοποιητικό όπως προβλέπεται στον κώδικα αυτόν

θα θεωρείται ότι έχει συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις των κεφαλαίων I έως IV και με τον κανονισμό V/12. Για τους σκοπούς αυτού του κανονισμού οι απαιτήσεις του Κώδικα θα θεωρούνται ως υποχρεωτικές.

2. Τα πιστοποιητικά και οι άδειες που εκδίδονται σύμφωνα με τον Κώδικα Ταχυπλόων Σκαφών θα έχουν την ίδια ισχύ και αναγνώριση με τα πιστοποιητικά που εκδίδονται σύμφωνα με το κεφάλαιο I.»

2. Το ακόλουθο νέο κεφάλαιο προστίθεται στο Παράρτημα:

«ΚΕΦΑΛΑΙΟ XI»

ΕΙΔΙΚΑ ΜΕΤΡΑ
ΓΙΑ ΤΗΝ ΑΥΞΗΣΗ ΤΗΣ ΝΑΥΤΙΚΗΣ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

Κανονισμός 1

Εξουσιοδότηση Αναγνωρισμένων Οργανισμών

Οι Οργανισμοί οι οποίοι αναφέρονται στον κανονισμό I/6 θα συμμορφώνονται προς τις οδηγίες που καταρτίζει ο Οργανισμός*.

* Γίνεται μνεία των Οδηγιών Εξουσιοδότησης Οργανισμών που ενεργούν για λογαριασμό της Αρχής, που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό με την Απόφαση Α.739 (18).

Κανονισμός 2

Αυξημένες Επιθεωρήσεις

Φορτηγά πλοία μεταφοράς χύμα φορτίων, όπως ορίζονται στον κανονισμό IX/1.6, και πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια, όπως ορίζονται στον κανονισμό II-1/2.12, θα υπόκεινται σε αυξημένο πρόγραμμα επιθεωρήσεων σύμφωνα με τις οδηγίες που υιοθετήθηκαν από τη Συνέλευση του Οργανισμού με την απόφαση Α.744 (18), όπως μπορεί να τροποποιηθεί από τον Οργανισμό, με την προϋπόθεση ότι οι τροποποιήσεις αυτές υιοθετούνται, τίθενται σε ισχύ και εφαρμόζονται, σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου VIII της παρούσης Σύμβασης, που αφορούν στις διαδικασίες τροποποίησης που έχουν εφαρμογή στο Παράρτημα εκτός από το Κεφάλαιο I.

Κανονισμός 3

Αριθμός αναγνώρισης Πλοίου

1. Ο κανονισμός αυτός έχει εφαρμογή σε όλα τα επιβατηγά πλοία ολικής χωρητικότητας 100 κοχ και άνω και σε όλα τα φορτηγά πλοία ολικής χωρητικότητας 300 κοχ και άνω.

2. Σε κάθε πλοίο πρέπει να χορηγείται ένας αριθμός αναγνώρισης ο οποίος ανταποκρίνεται με το σχήμα αριθμού αναγνώρισης πλοίου του IMO που υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό**.

3. Ο αριθμός αναγνώρισης του πλοίου πρέπει να αναγράφεται στα πιστοποιητικά και στα θεωρημένα αντίγραφα τους που έχουν εκδοθεί σύμφωνα με τον κανονισμό I/12 ή κανονισμό I/13.

4. Για πλοία που έχουν κατασκευασθεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 1996, ο κανονισμός αυτός θα εφαρμόζεται όταν γίνεται ανανέωση ενός πιστοποιητικού την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 1996.

** Γίνεται μνεία του Σχήματος Αριθμού Αναγνώρισης Πλοίου του IMO που υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την Απόφαση Α.600 (15).

Κανονισμός 4

Έλεγχος Κράτους Λιμένα επί λειτουργικών απαιτήσεων *

1. Ένα πλοίο όταν βρίσκεται σε λιμένα άλλου Συμβαλλομένου Κράτους υπόκειται σε έλεγχο από αρμόδια εξουσιοδοτημένα από το Κράτος αυτό όργανα, σχετικά με λειτουργικές απαιτήσεις που αφορούν στην ασφάλεια των πλοίων, εφόσον υπάρχουν βάσιμοι λόγοι που πείθουν ότι ο πλοίαρχος ή το πλήρωμα δεν είναι εξοικειωμένοι με ουσιώδεις διαδικασίες στο πλοίο που αφορούν στην ασφάλεια του.

2. Στις περιστάσεις που ορίζονται στην παράγραφο 1 του παρόντος κανονισμού, το Συμβαλλόμενο Κράτος που διενεργεί τον έλεγχο θα λαμβάνει τέτοια μέτρα που να εξασφαλίζουν ότι το πλοίο δεν θα αποπλεύσει μέχρις ότου τακτοποιηθεί η κατάσταση σύμφωνα με τις απαιτήσεις της παρούσας Σύμβασης.

3. Οι διαδικασίες που αφορούν στον έλεγχο του Κράτους του λιμένα που καθορίζονται στον κανονισμό I/19 θα έχουν εφαρμογή στον παρόντα κανονισμό.

* Γίνεται μνεία των Διαδικασιών για τον Ελέγχο Λειτουργικών Απαιτήσεων Σχετικών με την Ασφάλεια των Πλοίων και πρόληψη της Ρύπανσης, που υιοθετήθηκαν από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.742 (18).

4. Στον παρόντα κανονισμό καμμία διάταξη δεν θα ερμηνεύεται ότι περιορίζει τα δικαιώματα και υποχρεώσεις του Συμβαλλόμενου Κράτους που διενεργεί ελέγχους για τις λειτουργικές απαιτήσεις που ειδικά προβλέπονται από τους κανονισμούς.»

3. Τροποποιήσεις στο προσάρτημα του Παραρτήματος

1. Τύπος πιστοποιητικού Ασφαλείας για Επιβατηγά Πλοία.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΠΙΒΑΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Το κείμενο της υποσημείωσης 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«Σύμφωνα με το Σχήμα Αριθμού Αναγνώρισης Πλοίου του IMO που υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.600 (15).»

2. Τίτλος Πιστοποιητικού Ασφαλούς Κατασκευής για Φορτηγά Πλοία.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΟΥΣ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Το κείμενο της υποσημείωσης 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«Σύμφωνα με το Σχήμα Αριθμού Αναγνώρισης Πλοίου του IMO που υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.600 (15).

3. Τύπος Πιστοποιητικού Ασφαλείας εξαρτισμού για Φορτηγά Πλοία.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΕΞΑΡΤΙΣΜΟΥ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ

Το κείμενο της υποσημείωσης 3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«Σύμφωνα με το Σχέδιο Αριθμού Αναγνώρισης Πλοίου του IMO που υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την απόφαση Α:600 (15)».

4. Τύπος Πιστοποιητικού Ασφάλειας Ραδιοεπικοινωνιών για Φορτηγά Πλοία.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ ΡΑΔΙΟΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΩΝ ΦΟΡΤΗΓΟΥ ΠΛΟΙΟΥ.

Το κείμενο της υποσημείωσης 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«Σύμφωνα με το Σχήμα Αριθμού Αναγνώρισης Πλοίου του IMO που υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.600 (15)».

5. Τύπος Πιστοποιητικού Απαλλαγής.

ΠΙΣΤΟΠΟΙΗΤΙΚΟ ΑΠΑΛΛΑΓΗΣ

Το κείμενο της υποσημείωσης 2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο:

«Σύμφωνα με το Σχήμα Αριθμού Αναγνώρισης Πλοίου του IMO που υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.600 (15)».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ 2

Προσθήκη νέου Κεφαλαίου IX στο παράρτημα της Διεθνούς Σύμβασης γιά την ασφάλεια της ανθρώπινης ζωής στη θάλασσα (SOLAS), 1974.

Το ακόλουθο νέο κεφάλαιο προστίθεται στο παράρτημα:

ΚΕΦΑΛΑΙΟ IX

Διαχείριση για την ασφαλή λειτουργία των πλοίων.

Κανονισμός 1

Ορισμοί

Για το σκοπό του κεφαλαίου αυτού, εκτός αν ρητά ορίζεται διαφορετικά:

1. «Διεθνής Κώδικας Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code)» νοείται ο Διεθνής Κώδικας Διαχείρισης για την Ασφαλή Λειτουργία των Πλοίων και γιά την Πρόληψη της Ρύπανσης, που Υιοθετήθηκε από τον Οργανισμό με την απόφαση Α.741 (18), όπως μπορεί να τροποποιηθεί από τον Οργανισμό με την προυπόθεση ότι τέτοιες τροποποιήσεις γίνονται αποδεκτές, τίθενται σε ισχύ και εφαρμόζονται σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου VIII της παρούσας Σύμβασης, που αφορούν στις διαδικασίες τροποποίησης, οι οποίες εφαρμόζονται στο Παράρτημα εκτός από το Κεφάλαιο I.

2.»Εταιρεία» νοείται ο πλοιοκτήτης, ή οποιοσδήποτε άλλος οργανισμός ή άτομο, όπως είναι ο διαχειριστής ή ο κατά παραχώρηση ναυλωτής πλοίου, ο οποίος έχει αναλάβει την ευθύνη της λειτουργίας του πλοίου από τον πλοιοκτήτη και ο οποίος αναλαμβάνοντας τέτοια ευθύνη έχει συμφωνήσει να αναλάβει όλα των καθήκοντα και υποχρεώσεις που επιβάλλονται από τον Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (ISM Code).

3. «Πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο» νοείται το πετρελαιοφόρο δεξαμενόπλοιο όπως ορίζεται στον Κανονισμό II-1/2.12.

4.«Χημικό δεξαμενόπλοιο» νοείται το χημικό δεξαμενόπλοιο όπως ορίζεται στο κανονισμό VII/8.2.

5. «Υγραεριοφόρο πλοίο» νοείται το υγραεριοφόρο πλοίο όπως ορίζεται στον κανονισμό VII/11.2.

6. «Φορτηγό πλοίο μεταφοράς χύμα φορτίου» νοείται το πλοίο το οποίο είναι γενικά κατασκευασμένο με ένα κατάστρωμα, και πλευρικές δεξαμενές άνω και κάτω στους χώρους φορτίου και το οποίο αρχικά προορίζεται να μεταφέρει χύμα ξηρό φορτίο και περιλαμβάνει τύπους πλοίων όπως μεταλλευματοφόρα και πλοία συνδυασμένων φορτίων.

7. «Κινητή μονάδα γεώτρησης ανοιχτής θαλάσσης» νοείται το σκάφος ικανό να απασχολείται σε εργασίες γεώτρησης γιά έρευνα ή για εκμετάλλευση υποθαλάσσιων πόρων όπως υγροί ή αέριοι υδρογονάνθρακες, θείο ή άλατα.

8. «Ταχύπλοο σκάφος» νοείται το σκάφος όπως ορίζεται στον κανονισμό X/1.2.

Κανονισμός 2

Εφαρμογή

1. Το κεφάλαιο αυτό εφαρμόζεται σε πλοία, ανεξάρτητα από την ημερομηνία κατασκευής τους όπως πιό κάτω:

1.1 Επιβατηγά πλοία περιλαμβανομένων και επιβατηγών ταχυπλόων σκαφών, από την 1 Ιουλίου 1998.

1.2 Πετρελαιοφόρα δεξαμενόπλοια, χημικά δεξαμενόπλοια, υγραεριοφόρα πλοία, πλοία μεταφοράς χύμα φορτίου και φορτηγά ταχύπλοα σκάφη 500 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω, από την 1 Ιουλίου 1998, και

1.3 Λοιπά φορτηγά πλοία και κινητές μονάδες γεώτρησης ανοικτής θαλάσσης 500 κόρων ολικής χωρητικότητας και άνω, από την 1 Ιουλίου 2002.

2. Το κεφάλαιο αυτό δεν εφαρμόζεται σε κρατικά πλοία που χρησιμοποιούνται γιά μη εμπορικούς σκοπούς.

Κανονισμός 3

Απαιτήσεις ασφαλούς διαχείρισης

1. Η εταιρεία και το πλοίο θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης.

2. Το πλοίο θα διαχειρίζεται εταιρεία που διαθέτει ένα έγγραφο Συμμόρφωσης, όπως αναφέρεται στον Κανονισμό 4.

Κανονισμός 4

Πιστοποίηση

1. Έγγραφο Συμμόρφωσης θα εκδίδεται για κάθε εταιρεία, που συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του Διεθνούς Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης (Δ.Κ.Α.Δ.).

Το Εγγραφο αυτό θα εκδίδεται από την Αρχή, από οργανισμό αναγνωρισμένο από την Αρχή, η μετά από αίτηση της Αρχής από ένα άλλο συμβαλλόμενο Κράτος.

2. Αντίγραφο του Πιστοποιητικού Συμμόρφωσης θα τηρείται στο πλοίο με σκοπό την επίδειξή του από τον Πλοίαρχο, όποτε ζητείται για έλεγχο.

3. Πιστοποιητικό, ονομαζόμενο Πιστοποιητικό Ασφαλούς Διαχείρισης (Π.Α.Δ.), θα εκδίδεται για κάθε πλοίο από την Αρχή ή από αναγνωρισμένο από την Αρχή Οργανισμό. Η Αρχή ή ο αναγνωρισμένος από αυτήν Οργανισμός, πριν από την έκδοση του Π.Α.Δ, πρέπει να διαπιστώνει ότι η εταιρεία και η αφορώσα το πλοίο διαχείρισή της λειτουργεί σύμφωνα με το εγκεκριμένο Σύστημα Ασφαλούς Διαχείρισης.

Κανονισμός 5

Τήρηση προϋποθέσεων

Το σύστημα ασφαλούς διαχείρισης θα τηρείται σύμφωνα με τους όρους του Διεθνή Κώδικα Ασφαλούς Διαχείρισης.

Κανονισμός 6

Διαπίστωση και έλεγχος

1. Η Αρχή, ή ένα άλλο Συμβαλλόμενο Κράτος έπειτα από αίτηση της Αρχής ή ένας οργανισμός αναγνωρισμένος από την Αρχή, θα διαπιστώνει περιοδικά τη σωστή λειτουργία του συστήματος ασφαλούς διαχείρισης του πλοίου.

2. Με την επιφύλαξη των όρων της παραγράφου 3 του παρόντος κανονισμού, ένα πλοίο που απαιτείται να έχει πιστοποιητικό που εκδόθηκε σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού 4.3 θα υπόκειται σε έλεγχο σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού XI/4. Για το σκοπό αυτό ένα τέτοιο πιστοποιητικό θα θεωρείται σαν πιστοποιητικό που εκδόθηκε σύμφωνα με τον κανονισμό I/12 ή I/13.

3. Στις περιπτώσεις αλλαγής σημαίας, ή εταιρείας, θα

γίνονται ειδικές μεταβατικές ρυθμίσεις σύμφωνα με τις οδηγίες του Οργανισμού»*.

* Γίνεται μνεία των οδηγιών, για την εφαρμογή του Κώδικα ISM από τις αρχές, που θα υιοθετηθούν από τον Οργανισμό.

Άρθρο δεύτερο

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από τη δημοσίευσή του στην Εφημερίδα της Κυβέρνησης.

Στον Υπουργό Εμπορικής Ναυτιλίας, αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος.

Αθήνα, 26 Μαρτίου 1996

Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ ΤΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ
ΚΩΝΣΤΑΝΤΙΝΟΣ ΣΤΕΦΑΝΟΠΟΥΛΟΣ

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ
ΘΕΟΔΩΡΟΣ ΠΑΓΚΑΛΟΣ

ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΝΑΥΤΙΛΙΑΣ
ΚΟΣΜΑΣ ΣΦΥΡΙΟΥ

ΠΡΑΞΗ ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟΥ

(3)

ΠΡΑΞΗ ΑΡΙΘ. 72
ΝΟΜΟΘΕΤΙΚΟΥ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΟΥ
Συμπλήρωση της αριθμ. 28/1.3.1996 ΠΥΣ (18.3.1996)

ΤΟ ΥΠΟΥΡΓΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ

Έχοντας υπόψη:

α. Τις διατάξεις του άρθρου 30 παρ. 5 του Ν. 1558/1985 «Κυβέρνηση και Κυβερνητικά Όργανα» (ΦΕΚ 137 τ.Α').

β. Την αριθμ. 28/1.3.1996 Πράξη του «Αύξηση των θέσεων Ειδικών Συμβούλων - Ειδικών Συνεργατών, Μετακλητών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων με απόσπαση, στο Πολιτικό Γραφείο του Υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης», από το κείμενο της οποίας προκύπτει, ότι, εκ παραδρομής, παρελείφθη η αύξηση των θέσεων Μετακλητών Διοικητικών Υπαλλήλων κατά πέντε (5).

γ. Την αριθμ. ΔΙΔΚ/27110/30.10.1995 εισήγηση του Υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης για αύξηση των θέσεων Ειδικών Συμβούλων - Ειδικών Συνεργατών, Μετακλητών Διοικητικών Υπαλλήλων και Υπαλλήλων με απόσπαση, στο Πολιτικό του Γραφείο, αποφασίζει:

Συμπληρώνει την αριθμ. 28/1.3.1996 ΠΥΣ, ως ακολούθως:

«Αυξάνει, τις θέσεις των Μετακλητών Διοικητικών Υπαλλήλων στο Πολιτικό Γραφείο του Υπουργού Εσωτερικών, Δημόσιας Διοίκησης και Αποκέντρωσης, κατά πέντε (5)».

Κατά τα λοιπά, η αριθμ. 28/1.3.1996 ΠΥΣ, ισχύει ως έχει.

Η ισχύς αυτής της Πράξης αρχίζει από τη δημοσίευσή της στην Εφημερίδα της Κυβερνήσεως.

Αθήνα, 18 Μαρτίου 1996

Ο Πρόεδρος

Τα Μέλη

Ακριβές αντίγραφο
Ο Γραμματέας του Υπουργικού Συμβουλίου
ΑΝΑΣΤΑΣΙΟΣ Χ. ΜΑΝΤΕΛΗΣ

ΔΙΟΡΘΩΣΕΙΣ ΣΦΑΛΜΑΤΩΝ

(4)

Στο ΦΕΚ 47/Α'/11.3.96 στο οποίο δημοσιεύτηκε το υπ' αριθ. 54/1.3.96 Προεδρικό Διάταγμα με θέμα «Τροποποίηση του Β.Δ. 726/1970 «Περί ειδικών προσόντων υποψηφίων προς απόκτηση αποδεικτικών ναυτικής ικανότητος κλάδου προσωπικού καταστρώματος» (Α' 239), του Π.Δ. 264/1977 «Περί συστάσεως πτυχίου Κυβερνήτου Τουριστικών θαλαμηγών ειδικών προσόντων συμμετοχής εις τας οικείας εξετάσεις και του υπ' αυτού παρεχομένου δικαιώματος υπηρεσίας επί θαλαμηγών» (Α' 90) και του Π.Δ. 435/1989 «Ειδικά προσόντα υποψηφίων για απόκτηση διπλωμάτων Πρακτικού Πλοιάρχου, Πρακτικού Μηχανικού και Πλοιάρχου Γ' τάξης Ε.Ν.» (Α' 188), γίνεται η εξής διόρθωση:

Στη σελίδα 706 στην α' στήλη στον τρίτο στίχο του τίτλου του υπ' αριθ. 54 Προεδρικού Διατάγματος το εσφαλμένο «Ν.Δ. 264» στο ορθό «Π.Δ. 264».

(Από το Υ.Ε.Ν.)

(5)

Στο ΦΕΚ 31Α'/28.2.96 στο οποίο δημοσιεύτηκε το υπ' αριθ. 46 Προεδρικό Διάταγμα με θέμα Τροποποίηση του Π. Δ/τος 455/83 (ΦΕΚ 171Α'/83) «Χορήγηση κατ' εξαίρεση αδείας ναυτολόγησης σε ναυτικούς που δεν κατέχουν κατάλληλο αποδεικτικό ναυτικής ικανότητος», γίνονται οι εξής διορθώσεις:

Στη σελίδα 336 στην α' στήλη στον τέταρτο στίχο, το εσφαλμένο «HEDENIG» στο ορθό «HELLENIC».

Στη σελίδα 336 στο τέλος της α' στήλης προστίθεται ένας (1) στίχος με τελείες και πριν από το τέλος του προστίθεται η λέξη «onboard».

(Από το ΥΕΝ)

ΑΠΟ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ